

Необходимо выделить группу потенциальных пешеходов-нарушителей, которые формально соблюдают пункт Правил, указанный выше, но из-за его не четкой формулировки, фактически могут создать опасность при выходе на проезжую часть (при двухстороннем автомобильном потоке на тротуаре при выходе на переход смотрят вправо, а влево смотрят уже на проезжей части или не смотрят совсем).

Заключение. На основании полученных результатов, а также тенденций в организации и управлении дорожным движением необходимо обратить внимание на социальные отношения в этой области. Ошибки урегулирования таких отношений могут привести к значительным социальным, аварийным и экономическим потерям.

ПРИНЦИПИ ЗБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ МІСТ ІНДУСТРІАЛЬНОГО ТА ПОСТІНДУСТРІАЛЬНОГО ПЕРІОДУ

А. М. ЛУК'ЯНОВ, А. М. ПЛЕШКАНОВСЬКА,

*Київський національний університет будівництва і архітектури,
(м. Київ, Україна)*

E-mail: ample_urban@ukr.net

Аналіз історичного досвіду розвитку людства та формування систем розселення в різні цивілізаційні епохи дозволяє стверджувати, що населені пункти і, особливо, міста є уособленням специфіки соціально-економічного устрою та уявлень людей про умови життя.

Урбанізаційний стрибок кінця ХІХ початку ХХ століття надзвичайно загострив питання щодо екології та рівня комфортності середовища поселень, які склалися в епоху розповсюдження машин і механізмів.

Основні принципи формування поселень в період індустріального містобудування вперше були сформульовані французьким архітектором Ле Корбюзьє в його роботі «Афінська Хартія» (1933 р.). Найголовніший з них – принцип чіткого монофункціонального використання території:

- міська територія повинна чітко розділятися на функціональні зони – житлові масиви; промислова (робоча) територія; зона відпочинку; транспортна інфраструктура.

Принцип Афінської хартії, які, перш за все, мали покращити екологічний стан населених пунктів, на багато десятиліть стали базовими, і, фактично, лягли в основу планувальної структури всіх сучасних міст. І до тепер основний нормативний документ містобудування – ДБН 360-92** «Містобудування. Планування та забудова міських і

сільських поселень» – побудований на основі цього принципу і містить основні розділи відповідно до визначених функціональних зон – сільбищної, промислово-виробничої та ландшафтно-рекреаційної.

Починаючи з середини ХХ ст. на перший план виходять питання сталого розвитку населених пунктів, тобто розвитку, який не завдаватиме шкоди прийдешнім поколінням. Проблеми збалансованого соціально-економічного розвитку всіх сфер суспільства були сформульовані наприкінці 90-х років минулого століття. Не лишилось осторонь і містобудування. При розробленні Концепції сталого розвитку населених пунктів України були сформульовані наступні критерії сталого розвитку:

- поселення повинно мати високу економічну ефективність;
- поселення повинно характеризуватися високою техніко-економічною ефективністю;
- поселення повинно мати високу соціальну ефективність;
- у поселенні повинен бути реалізований принцип культурної ефективності;
- поселення повинні характеризуватися ефективністю міської планувальної структури;
- поселення має бути керованим з високим рівнем ефективності управлінських рішень.

Початок ХХІ ст. ознаменований активним впровадженням в усі сфери життєдіяльності суспільства передових ІТ-технологій. Змінюються і сучасні принципи формування міського простору – принципи SMART-city/ До цих принципів можна віднести:

- універсальність комплексної системи інформаційної підтримки міської виконавчої влади;
- ефективне використання енергоресурсів;
- створення міста, орієнтованого на пішохода, мінімізація індивідуального транспорту;
- екологічність та природоохорона, створення «зеленого» міста;;
- віддалений доступ до всіх видів сервісів і послуг;
- комунікативність міського простору;
- оптимізація системи навчання, розвиток дистанційної освіти;
- розвиток економічної бази міста на основі інтелектуального капіталу;
- система охорони здоров'я населення, орієнтована на випередження хвороби.

Висновок. Кожна історична епоха висуває свої вимоги до планувальної структури та забудови населених пунктів. Ці вимоги знаходять своє відображення в нормативних документах, на основі яких здійсню-

ється містобудівне проектування.

Чинний нормативний документ – ДБН 360-92** «Містобудування. Планування та забудова міських та сільських поселень» та проект нового містобудівного ДБН «Планування та забудова територій», що наразі розробляється, базуються на принципах індустріального періоду формування населених пунктів. Проте, є нагальна потреба переглянути підходи до розроблення нормативних підходів до у містобудуванні на основі нових принципів, сформованих у постіндустріальний період, - принципах SMART-city або інтелектуального міста, що базується на останніх досягненнях ІТ-технологіях.

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СУЧАСНОГО ТРАМВАЮ В ЕКОСИСТЕМІ МІСТА

Т. Г. МАРГАРЯН,

Департаменту архітектури та містобудування Запорізької міської ради (м. Запоріжжя, Україна)

E-mail: tihran.marharian@gmail.com

Транспорт - один з найважливіших компонентів суспільного і економічного розвитку, який поглинає значну кількість ресурсів і надає серйозний вплив на навколишнє середовище.

У сучасних містах велику роль відіграє громадський транспорт. Він має великий вплив на місто і його мешканців.

Сучасний трамвай - це певне поєднання застосування швидкохідних, великої місткості трамвайних ліній, в необхідній мірі ізольованих від вуличного руху. Сучасний трамвай поєднує в собі переваги як метро, так і звичайного трамвая. До переваг необхідно віднести:

- порівняльну дешевизну будівництва;
- простоту і низьку собівартість експлуатації наявних трамвайних вагонів;
- простоту і низьку собівартість експлуатації колійного господарства і об'єктів Енергопостачання;
- високу швидкість повідомлення;
- більший ступінь надійності і комфортності;
- майже повна відсутність перешкод іншим видам міського транспорту.

Торкаючись екологічного стану міста, не можна не враховувати вплив на нього трамвайної системи міста. Застосування сучасних способів укладання рейкового полотна, дозволяє домогтися того, що трамвай виробляє шуму на 10-15% менше, ніж автобус. Для сучасного трамвая, при використанні нових систем рухомого складу і нових спо-